Nr. 10. Kraków, dnia 15 Maja 1897. Rocznik II.

Adres
Redakcyi i Administracyi
ulica Floryańska L. 55,
I. piętro.

Wszelkie
Listy i przesyłki pieniężne
adresować należy do
Redakcyi lub Administracyi
ulica Floryańska L. 55,
I. piętro.

Rękopisów nie zwraca się.

Listów nieopłaconych nie
przyjmuje się.

Listy reklamacyjne
nieopieczętowane
nie podlegają opłacie
pocztowej.

Kuryer Kolejowy
Organ galicyjskich kolejarzy.

Prenumerata wynosi:
W Krakowie:
(bez odsyłki)
rocznie . . . 1 złr. 20 ct.
[illegible]
[illegible]
W Austryi:
rocznie . . . . 1 złr. 40 ct.
półrocznie . . — „ 70 „
kwartalnie . . — „ 35 „
W Niemczech:
rocznie . . . . . 3 marki.
We Francyi:
rocznie . . . . 5 franków

Numer pojedynczy 5 ct.

Do nabycia w Krakowie
w Biurze dzienników Plac
Maryacki L. 2.

Wychodzi 1 i 15 każdego
miesiąca

W Imieniu Jego Cesarskiej Mości.

L. 8622. C. k. sąd krajowy, jako prasowy, na wniosek c. k. prokuratora państwa w myśl § 493 p. k. orzekł, iż treść artykułu wstępnego z napisem: „Badeni-Guttenberg przeciw organizacyi kolejarzy“, umieszczonego w numerze 7 „Kuryera Kolejowego“ z daty Kraków, 1 kwietnia 1897 r. (str. 1 i 2) zawiera w całej osnowie przedmiotową istotę występku z § 300 u. k., konfiskata zatem tego numeru zostaje zatwierdzona, cały nakład ma być zniszczony i dalsze rozszerzanie inkryminowanego artykułu zostaje wzbronione. Autor w tym artykule przez lżenie stara się poniżyć zarządzenia władzy, dotyczące rozwiązania austryackiego stowarzyszenia robotników kolejowych, w czem mieszczą się znamiona występku z § 300 u. k. — C. k. sąd krajowy karny. — Kraków, dnia 7 kwietnia 1897 r.
Morelowski.

Rozwiązanie organizacyi kolejowej w parlamencie.

Sprawa, która tyle oburzenia i słusznego gniewu wywołała w każdym uczciwym obywatelu austryackim, sprawa rozwiązania organizacyi kolejowej doszła nareszcie i do parlamentu i była przedmiotem obrad „przedstawicieli“ ludów austryackich. Po raz wtóry, w przeciągu tak krótkiego czasu, rząd stawał w Izbie jako oskarżony o naruszenie ustaw i musiał się bronić przed czynionemi mu zarzutami pogwałcenia swobody obywatelskiej. A kto głębiej sięgnął w istotę tych obrad i nie kierował się tylko wynikiem głosowania, ten musiał przyznać, że rząd znowu w debacie nad rozwiązaniem organizacyi kolejowej poniósł stanowczą klęskę, wyszedł z walki pokonanym i — shańbionym. Większość 45 głosów, którą zdołał uzyskać, nie jest dla niego z pewnością świadectwem zwycięstwa: w parlamencie austryackim, gdzie rozstrzygają głosy Koła polskiego i spodlonych Młodoczechów, nie trudno o większość nawet... dla hr. Badeniego.

Trzeba doprawdy na to tylko stosunków austryackich, aby po tych ciężkich ciosach, które wymierzył rządowi poseł socyalistyczny, a których nikt odeprzeć nie potrafił, ten rząd jeszcze nadal pozostał na stanowisku i kierował sprawami państwa. Cała mowa dra Verkaufa była jednem, ciężkiem oskarżeniem hr. Badeniego i jego rządu. Każdy akt gwałtu i samowoli, popełniany na służbie kolejowej, każdy krok p. von Guttenberga, wykazujący jasno jego niedołężność i brak wszelkich zdolności, — to wszystko w mowie Verkaufa padało jak grom na bezsilnych ministrów.

Bezsilność ta i niemożność obrony wykazała się najlepiej w mowie hr. Badeniego. Badeni musiał mówić, musiał się bronić, bo zarzuty były zbyt ciężkie, przytoczone fakty zbyt ważne, aby je można było pominąć milczeniem. Ale czy jego mowa dała odpowiedź choć na jeden fakt, podany przez dra Verkaufa? Czy p. Badeni zaprzeczył temu, co mowiono o nadużyciach rządu, o nędzy kolejarzy, o jego koledze, Guttenbergu? Nie, na to nawet on nie miał śmiałości. Zbyt dobrze znane są wszystkie te fakty, aby im można było wprost zaprzeczyć. To też p. Badeni puścił się na łatwe pole wykrętów i wymówek i nawet na tem — nie zyskał tryumfów. Wszystko, co mówił, było tak niezręczne, tak widocznie zmyślone i wypowiadane tylko dla efektu, że nie było z pewnością ani jednego posła, któryby uwierzył jego słowom. A już najmniej wierzył słowom hr. Badeniego... sam hr. Badeni. „Przewrót“, „generalny strejk“, słowem kompletna rewolucya na kolejach austryackich — oto straszydła, jakie p. prezydent ministrów powyciągał, aby usprawiedliwić swoje bezprawne rozporządzenie.

P. Badeni udawał, że bał się, aby już w najbliższym czasie organizacya kolejowa nie wywołała zupełnego przewrotu w dotychczasowych stosunkach. To wszystko było naturalnie tylko na to, aby coś powiedzieć. Zresztą ani jednego prawnego powodu dla rozwiązania organizacyi nie było w mowie Badeniego, ani jednego przekroczenia statutu nie potrafił wykazać, ani jednej bezprawnej czynności nie zdołał udowodnić, słowem nie powiedział nic, coby go naprawdę mogło uniewinnić. I tak jedyny przedstawiciel rządu, który w tej debacie głos zabierał, nie umniejszył winy rządu, ale przeciwnie całem swojem przemówieniem wykazał aż nadto słuszność wszystkich zarzutów.

Stanowisko stronnictw parlamentarnych w tej sprawie było znowu świeżym dowodem zupełnego zaniku uczciwości politycznej w Austryi. W chwili, kiedy socyalna demokracya występowała w obronie pokrzywdzonych obywateli, kiedy, jako mścicielka krzywd proletaryatu, toczyła bój z popełniającym gwałty rządem, — w tej chwili wszystkie inne stronnictwa rzuciły się na nią z zajadłością psów, i szczekając, szarpały ją ze wszystkich stron. Nie brakło w tym koncercie ani jednego głosu, które zwykle dają się słyszeć, kiedy chodzi o zbeszczeszczenie dobrej sprawy.

Pierwszy w tym podłym chórze zaśpiewał „robotnik“, konduktor kolejowy, nakręcony przez jezuickich duszpasterzy. Klerykali wybrali go, jako narzędzie bardzo dogodne: kiedy mowa o kolejarzach, spuścili ze smyczy kolejarza, jako jedynego niby „fachowca“, który miał kłam zadać wszystkiemu, co mówili socyaliści. P. Tuzel mówił, jak go nauczono, ale to wystarczyło, aby się przedstawić tak, jak go nazwał tow. Schrammel, jako denuncyant. Nic dziwnego, wychowanek panów i księży musi być tem z natury rzeczy wobec swoich kolegów.

Drugi mowca, z tego samego stronnictwa, ksiądz Krek, pomnożył jeszcze szereg „zbrodni“ socyalistów. Chrześciański ten duchowny, z którego mowy przebijał prawdziwie pogański duch jadu i nienawiści, nie powiedział nic nowego: jesteśmy już aż nadto przyzwyczajeni do słuchania tego, że chcemy burzyć religię, moralność itd. itd. Ale czuć tu było wściekłość klerykała, wywołaną oświecającą działalnością socyalnej demokracyi, czuć było gniew człowieka, któryby pragnął widzieć proletaryat zawsze ciemiężonym, uległym i bezbronnym. I dlatego mowa jego była najlepszym dowodem, że organizacya kolejowa gryzła w oczy naszych wrogów i że więc była dla kolejarzy potrzebna...

A „opozycyjna“ partya antysemitów? Ta zajęła najciekawsze i najcharakterystyczniejsze stanowisko. Głosowała za nagłością, ale ani jednem słowem nie wystąpiła przeciwko rządowi, tylko rzuciła się na... socyalnych demokratów! Stek najwstrętniejszych kłamstw i podłych obelg wyrzucił z siebie jej rzecznik, dr. Axmann, i nic dziwnego, że w nagrodę za to uzyskał — poklepanie po plecach od p. ministra Guttenberga. Zaszczyt nie mały, a „uczciwie“ zarobiony... Czyż nie jasną tu jest nikczemna obłuda ze strony tych „przyjaciół“ ludu? Czyż niewidocznem, że głosowaniem za nagłością chcieli otumanić robotników, a równocześnie ujadaniem na socyalną demokracyę zyskać względy rządu? Ale też postępowanie to wykaże dobitnie kolejarzom, czego się mogą po takich ludziach spodziewać.

O innych partyach nie mówimy: „nasze“ Koło polskie i jego, od niedawna, przyjaciele od serca, Młodoczesi, nie tracili ani jednego słowa, ale z miedzianem czołem, właściwem tego rodzaju partyom, głosowali przeciwko nagłości wniosku. Ci ludzie nie mają już nic do stracenia...

P. v. Guttenberg milczał przez cały czas debaty. Wszystko, co mówiono, kręciło się koło niego, rzucano mu w twarz najsroższe obelgi, wyzywano do odpowiedzi — on milczał, chowając wszystko do kieszeni. Ten generał, brutalny wobec podwładnych i mściwy, nie wyrzekł ani słowa, kiedy mu wszystkie jego brudy wyciągano przed oczy. To wprawdzie bardzo wygodnie, bardzo zdrowo, ale to niegodne nietylko oficera, ale i ministra, odpowiedzialnego za swoje postępki. Milczeniem swojem udowodnił p. Guttenberg, że jest niezdolny i niegodny piastowania tak wysokiego urzędu i musiałby z pewnością złożyć go zaraz, gdyby... gdyby nie to, że to wszystko dzieje się u nas, w Austryi... To nam zachowa nadal ministra Guttenberga.

Debata więc nad nagłym wnioskiem dra Verkaufa i tow. nic właściwie nie zmieniła, — a przecież możemy rzec śmiało, że miała dla nas wielkie znaczenie. Po raz pierwszy w parlamencie austryackim przedstawiono los austryackich kolejarzy i po raz pierwszy wykazano i napiętnowano ostro postępowanie rządu i jako przedsiębiorcy i jako kierownika państwa. A to wszystko wraz z tak niegodnem stanowiskiem rządu i wrogich nam stronnictw sprawia, że ta debata będzie z pewnością dla zorganizowanych kolejarzy pokrzepieniem ducha i zachęci ich do usilnej, ciągłej pracy na rzecz przyszłej organizacyi.

Debata nad nagłym wnioskiem dra Verkaufa, Schrammela i tow.

Posiedzenie parlamentu z dn. 30 kwietnia. (Podług stenograficznego protokółu).

Prezydent dr. Kathrein otwiera posiedzenie o godz. 11 przed południem.

Po kilku innych sprawach wchodzi na porządek dzienny nagły wniosek dep. Verkaufa i tow. w sprawie rozwiązania austryackich organizacyj kolejowych. Wniosek brzmi: Izba posłów ustanowi osobną komisyę z 36 członków, która ma zbadać legalność rozporządzeń, wydanych przed i po rozwiązaniu organizacyj służby kolejowej, jakoteż sposób i pozór rozwiązania i w przeciągu czterech tygodni zdać sprawę.

Dla uzasadnienia nagłości zabiera głos dep. dr. Verkauf i zaznacza, że jestto niesłychany akt samowoli, pierwsza próba rozciągnięcia na całą Austryę Badeniowskiej polityki rządzenia, którą tu jego partya zmuszona jest omówić, mianowicie rozwiązanie siedmiu największych stowarzyszeń kolejowych, które obejmują więcej niż 25.000 członków. Członkowie zostali obrabowani przez to z możności korzystania z opieki prawnej, z wsparcia w nadzwyczajnych potrzebach i z obrony, która im zabezpieczała organizacya wobec przedsiębiorców. Wniosek ten jest nagłym nietylko ze stanowiska kolejarzy i całej klasy robotniczej w Austryi, ale równie jest nagłym ze stanowiska podróżującej publiczności, a najnaglejszym ze stanowiska rządu samego.

Jeżeli się chce cierpiącemu stanowi rzemieślniczemu albo chłopskiemu pomódz przez zakładanie organizacyi, o ileż gwałtowniej potrzebuje klasa robotnicza takiej organizacyi, a najbardziej służba kolejowa. U robotników, a zwłaszcza u służby kolejowej, o wolnej umowie robotniczej nie może być ani mowy. Jeżeli chcemy robotnikom użyczyć pewnego wpływu na umowę, to musimy im dać możność zakładania organizacyj. Dla robotników kolejowych nie ma ani jeden przepis ustawy przemysłowej zastosowania. Ci robotnicy jednakże stoją naprzeciwko największych posiadaczy kapitału. Robotnik kolejowy nie może zawrzeć wolnej umowy z p. Rothschildem, Taussigiem lub p. v. Guttenbergem. Mowca zwraca uwagę na bardzo potężne i wielkie organizacye kolejarzy za granicą. Podczas dalszej przemowy jego panuje wciąż niepokój; prezydent dzwoni ustawicznie.

Deput. dr. Verkauf. Panów polaków robotnicy z pewnością nic nie interesują. Jestto doprawdy hańbą, że nas się tu tak traktuje w chwili, kiedy poraz pierwszy stajemy tu w obronie robotników i od tego parlamentu dopraszamy się dla nich troszeczkę opieki. (Żywe potakiwania u socyalnych demokratów).

Mowca wywodzi dalej, że za granicą udziela się opieki organizacyom przeciwko przedsiębiorstwom. Podczas strejku kolejarzy w Szwajcaryi rząd nie rozwiązał organizacyj, lecz skłonił przedsiębiorstwa do zadośćuczynienia słusznym żądaniom służby kolejowej. W Austryi jednak jak się robi politykę społeczną? **Podjudza się policyę na organizacye.** Austryaccy panowie rządzący, ci pp. ministrowie, nic mają pojęcia o nowoczesnych rzeczach, o tem wszystkiem, co się w świecie dzieje, oni są zamknięci w kółku pojęć militarnych, albo polsko-galicyjskich. (Żywe potakiwania u socyalnych demokratów).

Następnie mowca omawia dokładnie stosunki służby kolejowej. Panuje tu stan wprost haniebny i skandaliczny. Kolej półn. urządziła w Villach kasarnię dla 52 towarzyszących pociągowi, która składa się z 5 pokojów z 18 łóżkami. (Słuchajcie! Słuchajcie!) Mowca przytacza skargę jakiegoś 73-go mężczyzny, który 50 lat służył na kolei wsch. i Franciszka Józefa, stracił w służbie oko i odniósł ciężkie urażenie w ranie, a obecnie został oddalony z „łaskawą“ płacą 14 złr. (Słuchajcie! Słuchajcie! u socyalnych demokratów). Jeśli tym ludziom wzięto obecnie organizacyę, to oznacza ogromne pogorszenie ich położenia. Albowiem koleje prywatne i poszczególni dyrektorowie ruchu nabrali teraz odwagi, aby służbę kolejową i niższych urzędników jeszcze bardziej uciskać, niż dotychczas. Rozwiązanie wykazało też, że między zarządem kolei państwowych a kolejami prywatnemi przyszedł do skutku kartel przeciwko urzędnikom i służbie kolejowej, ażeby powstrzymać każde usiłowanie robotników dla poprawienia bytu. Mowca wzywa członków Izby, którzy są przecież przeciwnikami kartelu, aby nie ścierpieli tego, że rząd zawiązuje kartele z Rothschildem i Taussigem dla uciskania służby kolejowej. Jeżeli rząd chce dalej tą drogą postępować, to istnienie innych organizacyj i stowarzyszeń zawodowych jest zagrożone. Sprawa ta jednak jest też dla podróżujących nagląca. Skutkiem przeciążenia służby mnożą się wypadki. Mowca zwraca uwagę na zbyt długi czas pracy, zwłaszcza strażników liniowych, którym podług rozporządzenia ministeryalnego, po nieprzerwanej 24-godzinnej służbie dano 6-godzinną przerwę, po 30-godzinnej służbie 8-godzinną, a po 36-godzinnej 12-godzinną. Przypomina ów wypadek kolejowy, który wydarzył się obok Gracu w lipcu z. r., gdzie strażnik zapomniał zamknąć rampę i wskutek tego powóz z 8 osobami został przejechany przez pociąg pospieszny. Podług orzeczeń rzeczoznawców zachodzą po takim braku snu, jaki jest połączony z czasem pracy tej służby, napady senności i zamącenia świadomości. Drugie niebezpieczeństwo dla podróżnych leży w systemie premij, przez który z jednej strony przedłuża się nadmiernie czas pracy służby, z drugiej, zwłaszcza przez premie „węglowe“ i przez wywołaną tem dążność oszczędzania węgli, powiększa się niebezpieczeństwo eksplozyi. Zdarzają się wypadki, że kierownicy lokomotyw zaczopowują wentyle, aby powiększyć natężenie (słuchajcie!) i dlatego też powiadają oni, że są jedną nogą w grobie, a drugą w kryminale. Jeden urzędnik kolejowy opowiadał mowcy, że się boi jechać w nocy koleją północną, bo obawia się wypadku. (Słuchajcie! słuchajcie!).

Wiceprezydent Abrahamowicz zwraca mowcy uwagę na postanowienie § 42 porządku obrad, podług którego debata musi się ograniczyć do kwestyi nagłości. Gdyby nawet prezydyum pozwoliło na merytoryczną debatę, to przecież musiałaby się ona trzymać w ramach niezbędnego uzasadnienia. (Protesty na lewicy).

Deput. dr. Verkauf: Robi to na mnie wrażenie, że p. wiceprezydent nie słuchał moich wywodów od początku, gdyż inaczej nie przypominałby mi pewnie § 42, który znam bardzo dokładnie. Zdaje się, że istnieje zamiar zaprowadzić dla nas nową praktykę, na którą my sobie stanowczo nie pozwolimy. My tu nie na to jesteśmy, ażeby sobie dać założyć kaganiec. Mówię w sprawie nagłości przez to, że wskazuję niebezpieczeństwa, które z owego rozporządzenia płyną dla robotników. My sobie tutaj nie pozwolimy na te polskie obyczaje (żywe oklaski u soc.-dem.).

Wiceprezydent Abrahamowicz: Alež pan tu miałeś odczyt. Dep. dr. Verkauf. Ja nie mam żadnego odczytu (żywy niepokój).

Wiceprezydent Abrahamowicz: Więc proszę mówić dalej (okrzyk u soc.-dem. „No więc“).

Dep. dr. Verkauf omawia następnie wyniki ankiety, urządzonej przez wiedeńskie stow. zawodowe, które naturalnie nie są znane rządowi, gdyż polityką socyalną i nauką rząd się właśnie wcale nie zajmuje. W tej ankiecie skonstatowano, że na każdego robotnika, choćby nie znał służby hamownika, używano jako hamownika, a mianowicie jako figuranta; za to otrzymywał 10 ct. odszkodowania. Dzieje się to nietylko przy pociągach towarowych, ale i osobowych. Opieka generalnej dyrekcyi nad austryackiemi kolejami jest na wskroś biurokratyczna. Przestrzeganie instrukcyi jest wogóle niemożliwe. Służba kolei południowej postanowiła raz przeprowadzić instrukcyę. O godz. 12 w nocy wprowadzono nagle podług umowy instrukcyę; trwało to tylko kilka godzin, a wszystko musiało na stacyach stanąć, nie można było iść ani naprzód, ani w tył. Podróżująca publiczność ma więc w tem żywy interes, ażeby przez organizacyę służby i robotników kolejowych wychodziły na jaw wadliwe stosunki, na kolejach panujące, i aby były z ich pomocą usuwane.

Jasnem jest, że interesy przedsiębiorstw kolejowych są wprost przeciwne... Dywidendy, tantyemy, a także cena wykupna w razie upaństwowienia są zawisłe od tego, w jakiej mierze służba jest wyzyskiwana, a im więcej ją się wyzyskuje, tem wyższą jest następnie też i cena kupna dla austryackiego państwa (żywe potakiwania u soc.-dem.). Jest więc interesem państwa te źródła niebezpieczeństwa zatamować jak najprędzej.

Cóż jednak uważa rząd za interes państwa? Rządowi powinnoby wiele na tem zależeć ażeby usunąć pogłoskę, że rozwiązanie i następne kroki są niczem innem, jak tylko aktem osobistej zemsty p. ministra kolei żelaznych. Przyjemnie jest mieć do czynienia z wykształconymi ludźmi.

Służba kolejowa miała pod tym względem dawniej większą przyjemność, kiedy jeszcze p. Biliński był prezydentem generalnej dyrekcyi kolei państwowych. Ten bowiem był szczęściem przedtem profesorem ekonomii społecznej, i jako taki musiał się zajmować nauką gospodarstwa społecznego i socyalną polityką; on nie mógłby popełnić podobnych uczynków, jak może je popełniać człowiek, który niczego tak mało nie posiada, jak wiedzy ekonomicznej i społeczno-politycznej.

Pan Biliński powiedział raz do deputacyi urzędników kolejowych...

Wiceprezydent Abrahamowicz prosi mowcę, ażeby nie wygłaszał tu odczytów i nie odczytywał zdań p. Bilińskiego. (Protesty i okrzyki u soc.-dem. „on nie nie czytał“).

Dep. dr. Verkauf: Proszę p. prezydencie, wszakżesz my marnujemy czas przez te ciągłe przerywania! (wesołość i potakiwania u soc.-dem.) Pan Biliński powiedział urzędnikom, że nie może wierzyć, ażeby jakikolwiek zarząd kolejowy, chciał szkodzić grupom urzędniczym, które dążą do poprawy swego położenia. Tak mówił człowiek wykształcony, który w każdym razie musi odłożyć na bok swoje wykształcenie w chwili, kiedy zostaje ministrem... A minister von Guttenberg??

Może nie wiecie, jak p. von Guttenberg został ministrem kolei.. Nie chcemy tutaj sprawy rozmazywać. (Okrzyk u soc-dem.: proszę mówić).

Znajdzie się już sposobność wytoczyć sprawę, czyśmy potrzebowali ministerstwa kolejowego i ze względu na kogo p. v. Guttenberg został ministrem. Że on nie przyniósł ze sobą rzeczowej wiedzy, to rzecz jasna. Jego pogląd był poglądem kasarnianym, a ten pogląd nie wystarcza dla ekonomii i polityki społecznej. Cóż on natomiast przyniósł? **Ton kasarni!** Oświadczył on przy obejmowaniu urzędowania, że wymaga wojskowej karności, ale też i męzkiej otwartości i przyrzeka za to życzliwość; w krótkim czasie nie pozostało nic, jak tylko wojskowa dyscyplina, a do tego dołączyło się jeszcze mnóstwo kar. W marcu przeszłego roku p. v. Guttenberg rozmawiał z dwoma robotnikami kolejowymi, którzy go prosili o urlop na kongres i oświadczył, że żądania, które chcą postawić na kongresie, idą za daleko. Członek deputacyi Wintersberger powiedział: W połowie drogi spotkamy się; p. v. Guttenberg odrzekł: może aż na końcu drogi. (Słuchajcie! Słuchajcie! u soc.-dem.).

Wintersberger: Położenie robotników kolejowych nie jest z pewnością pozazdroszczenia godne. P. v. Guttenberg: Temu nikt nie przeczy. Komu jednakże nie podoba się służba kolejowa, ten może z niej wystąpić. (Żywe okrzyki u soc.-dem. Słuchajcie! poseł Berner: powinienby to powiedzieć żołnierzom! Wesołość).

P. v. Guttenberg powiedział także, my wiemy bardzo dokładnie, o czem się mówi na zgromadzeniach w stowarzyszeniu zawodowem. A więc za wiedzą p. v. Guttenberga wysyła się szpiegów na zgromadzenia robotnicze, popiera się rzemiosło donosu i jeszcze tem się chwali, to jest raczej wszystko inne, tylko nie wojskowa otwartość i zamiłowanie prawdy. P. v. Guttenberg prowadzi zwłaszcza osobistą walkę przeciwko poszczególnym robotnikom. Na redaktora pisma „Eisenbahner“ jest bardzo zawzięty, zarzuca mu szorstki ton. Muszę tu z wielką przykrością użyć słów, których nie powinno się używać w parlamencie, ale nie pochodzą one odemnie, tylko od ministra kolei żelaznych v. Guttenberga. Raz w Krakowie uniósł się tak, że wobec jednego robotnika nazwał kierowników organizacyi „leniwymi łajdakami“. (Słuchajcie! Słuchajcie! u soc.-dem.) Na stacyi Bern-Andersdorf nazwał redaktora Tomschika również łajdakiem. Jeżeli kto sam używa tak delikatnych wyrażeń, ten nie ma prawa mówić o gburowatym tonie innych ludzi. Kiedy w ten sposób znieważony zaskarżył go do sądu, p. v. Guttenberg zwrócił się wówczas do swego kolegi, ministra sprawiedliwości, a ten uważał za zgodne z swoją godnością wpaść w drogę sprawiedliwości, — rozprawa była już zarządzona — i polecić generalnej prokuratoryi natychmiastowe wniesienie zażalenia dla ocalenia ustawy. Najwyższy trybunał uwzględnił naturalnie zażalenie. Bo czyż można ministra zapozwać przed sąd z powodu obrazy zwykłego robotnika? Byłoby o wiele zaszczytniejszem dla p. v. Guttenberga, gdyby został skazany na pięć albo dziesięć reńskich grzywny, jak to, że na tej wcale nie pięknej drodze został uwolniony od odpowiedzialności za obelgi, których rzucaniem zawinił.

P. Guttenberg pozwala sobie również, a dyrektorowie ruchu naśladują go, mówić o krwawych groszach robotniczych, które pochłaniają ludzie z organizacyi. Bardzo nieostrożnie zostrony ministra mówić w ten sposób. **Z czegóż bo utrzymuje się ministrów, jeśli nie z krwawych groszow pracującego ludu?** (Żywe oklaski u soc.-dem.). A te krwawe grosze wynoszą o wiele więcej, aniżeli te, z których musi żyć biedny agitator z rodziną. Pan minister nie zamieniłby się z nim, a jest jeszcze pytanie, czy działalność takiego ministra wartą jest tych krwawych groszy robotniczych!

Mowca omawia następnie powody rozwiązania organizacyj, podane w urzędowem rozporządzeniu i stwierdza, że przytoczone tam fakty są nieprawdziwe. Przy swoim rozgałęzionym systemie szpiclostwa musieli ci panowie wiedzieć, że wszystkie te fakty są niesłuszne i nieprawdziwe. A mimoto wzięto je do rozporządzenia, ponieważ nie miano innych. Organizacye rozwiązano, ponieważ one „mają dążności, sprzeczne z interesem państwa“: interes państwa znaczy mianowicie dla ministra spraw wewn. i kolei interes kolei prywatnych, interes Rothschildów i Taussigów; ci mają prawo wyzyskiwać służbę kolejową i to się nazywa interesem państwa. (Potakiwania u soc.-dem.).

Ażeby tego rodzaju interes państwa wziąć w obronę, rząd austryacki rozwiązał organizacye kolejowe i dlatego celu uważa też za stosowne zabraniać założenia nowych organizacyj. Rząd austryacki powinienby właściwie przyjść przed ten parlament i z wzniesionemi rękami prosić, ażeby natychmiast ustanowił komisyę, któraby przeprowadziła gruntowne i bezstronne zbadanie rzeczy i stwierdziła, czy wszystkie te obwinienia zasadzają się na prawdzie. Leżałoby to w interesie rządu samego. Czy rząd sądzi, że przez rozwiązanie usunął niezadowolenie służby kolejowej? Albo może czy rząd chce nowy stan wyjątkowy zaprowadzić? Hr. Badeni nie jest Bismarkiem, a wszak nawet Bismark potknął się o stan wyjątkowy. Hr. Badeni potknie się z pewnością o co innego, ale to robi wrażenie, jak gdyby ci panowie chcieli zaprowadzić nowe panowanie grozy przeciwko klasie robotniczej. My się nie boimy, spróbójcie! Stoczyliśmy już boje z innymi, większymi, niż wy jesteście — mówię tu nie o samej Austryi, ofiary będą musiały być, choćbyśmy ich chcieli uniknąć, **ale zwycięzcami będziemy i musimy być my.** (Żywe oklaski u soc.-dem.).

Rząd osiągnął to, że system donosicielstwa przybrał obecnie na kolejach, a zwłaszcza na c. k. państwowych kolejach, takie rozmiary, iż jest prawdziwą hańbą. Wszak ci ludzie chodzą do kierowników kolei prywatnych i żądają wydalenia pewnych robotników za to, że są członkami organizacyj. (Wołanie „pfuj!“ u soc.-dem.) To czyni rząd, który powinien być dla obrony słabych i uciśnionych, który się nazywa chrześcijańskim, który chce prowadzić politykę społeczną! Żąda on wydalenia ojców rodziny, dlatego że występują w obronie organizacyi. Dalszym owocem tego jest rozgoryczenie między kolejarzami. Panuje oburzenie z powodu tego niesłychanego postępowania rządu i jego narzędzi. — Mowca wzywa Izbę do bezstronnego rozpatrzenia sprawy. Wszelkie ustępstwo, któreby się zrobiło rządowi w tym wypadku, byłoby zachętą do postępowania tą samą drogą. Nie można zabierać uciśnionym i wyzyskiwanym jedynej ich broni: prawa koalicyi.

Nie zapomnijcie, że są między wami partye, nie mam na myśli klerykałów, którzy nie mieli nigdy nic do cierpienia, partye, którym nie zawsze tak dobrze było, jak dzisiaj. Polacy i Młodoczesi musieli długo walczyć, zanim zdobyli prawo stowarzyszania i zgromadzania się, nie zostaną też na zawsze w większości. Głosujcie za nagłością, głosujcie za wnioskiem i badajcie bezstronnie materyał! Rozstrzygnijcie następnie, czy wolno w Austryi znieważać w taki sposób organizacye robotnicze, rozwiązywać w tak zbrodniczy i lekkomyślny sposób, i nie zezwalać na założenie nowych. (Oklaski i brawa u soc.-dem.).

Po tej mowie zabiera głos prezydent ministrów hr. Badeni. Tłómaczy on naprzód powstanie organizacyi kolejowej i powiada, że

jest ona wynikiem obrad kongresu kolejarzy w Zurychu w r. 1893, który miał tendencye socyalistyczne. Z początku rząd nie robił żadnych trudności powstającym organizacyom (śmiech u soc. dem.), ponieważ chciał się naprzód przekonać, czy one mają rzeczywiście ukryte cele. Następnie powstało 6 stowarzyszeń we Wiedniu, które założyły cały szereg filij, a potem złączyły się we wspólnym „Związku stow. zawodowych, zapomogowych kolejarzy austryackich“. Wszystkie te stowarzyszenia miały być tylko środkiem do celu, ażeby rozwinąć agitacyę w szeregach służby kolejowej. (Dep. Berner: Jaką agitacyę?) Wszak już na kongresie zurychskim zaznaczono wyraźnie, że propaganda między kolejarzami jest jednym z głównych celów międzynarodowego socyalizmu, i przeto w podburzających odczytach przedstawiono im zgodność ich interesów z interesami całego proletaryatu; przepowiadano im zawsze, że tylko na tej drodze będą mogli odnieść zwycięstwo nad wyzyskującymi ich zarządami kolejowymi, i zachęcano ich zawsze do złączenia swojej organizacyi z organizacyą reszty proletaryatu. (Okrzyk: Toż to wszystko w porządku! Niepokój). Dalej wylicza p. Badeni wszystkie „zbrodnie“ organizacyi kolejowej; powiada, że przyłączyli się do komisyi zawodowej, która stoi „po za ustawami“, że dążyli do przewrotu w stosunkach kolejowych, do powszechnego strejku i do podkopania służbowej subordynacyi. — „Ażeby to osiągnąć, dążono zawsze do podtrzymywania w służbie kolejowej ciągłego niezadowolenia, a mianowicie za pomocą prasy zawodowej, głównie zaś przez centralny organ zawodowy „Eisenbahnera“... Kongres urzędników kolejowych, podurzędników i urzędników pomocniczych, odbyty w Wiedniu w październiku 1894 r. wykazał jasno, że ruch, który z początku pociągnął tylko najbardziej do przemysłowych robotników zbliżony personal warsztatowy, następnie przeszedł na personal pociągowy, a dopiero później ogarniał bardziej do wiejskiej ludności zbliżony personal strażniczy, obecnie objął także i część personalu urzędniczego. Powstały z tego stosunki służbowe wprost niemożliwe. I dlatego było obowiązkiem rządu, tej organizacyi, o której właśnie mówimy, położyć koniec. Dotkniętym przysługiwało prawo odwołać się od tego rozporządzenia do trybunału państwa. To się w oznaczonym terminie stało, a trybunał wypowie swoje zdanie, czy tu naruszono ustawy.

Przemawiał później konduktor Tuzel, członek partyi klerykalnej, i napadając na organizacyę socyalno-demokratyczną oświadczył, że będzie głosował przeciw nagłości.

Zaczęły się teraz prawdziwe orgie wrogów partyi socyalno-demokratycznej. — Antysemita Axmann oświadczył wprawdzie, że będzie głosował za nagłością, ale rzucił się na socyalistów, zarzucając im, że żyją z robotniczych pieniędzy; powiada, że rozwiązanie organizacyi kolejowej zadowolniło go dlatego, że te organizacye pochłaniały kolejarzom ogromne sumy pieniędzy (protesty ze strony soc.-dem.) itp. Dały się nawet słyszeć takie zdania, jakie np. wypowiedział klerykał dr. Krek, że „rozwiązanie było w interesie kolejarzy, publiczności, w interesie rządu, państwa, religii, moralności i prawa“. (Żywe protesty ze strony soc. dem.). Dr. Krek mówi dalej: „Byłem raz obecny przy zakładaniu takiej organizacyi w Lublanie, gdzie jeden z przedstawicieli partyi z Wiednia powiedział: Teraz musicie dbać o swoje dobro, gdyż ze śmiercią wszystko przepadło! (Smiechy u soc. dem. Wołania: Rozumie się! Miał słuszność!)

Zabiera głos dep. Schrammel (soc. dem.) i odpiera przedewszystkiem zarzuty hr. Badeniego. „Jest rzeczywiście czemś niesłychanem, zarzucać organizacyom kolejowym, ze działają podburzająco, jeżeli np. wykazują, jak ludzie za nędzną płacę muszą pracować 20, 30, a nawet 60 godzin. Jeżeli zarzuca się organizacyi dążności przewrotowe, to musimy powiedzieć, że gdyby dzisiejsze społeczeństwo rzeczywiście runęło, nie byłoby w tem żadnej szkody; ale jeśli reprezentant ludu mówi, że nieszkoda, iż rozwiązano organizacyę, to nie jestto przedstawiciel ludu, ale człowick przez małą klikę wybrany, który nie wie, czego lud chce i potrzebuje“. Mowca piętnuje jako denuncyacyę całą przemowę dep. Tuzla i oświadcza, że ten poseł reprezentuje interesy kleru i worka kapitalisty, ale nie interesy ludu pracującego. Przechodzi następnie do twierdzenia p. Axmanna, że agitatorzy żyją z pieniędzy robotniczych i powiada: **„Któż dziś nie żyje z robotniczych pieniędzy?** Wszyscy ci pp. hrabiowie, książęta, wszyscy ci bogacze, Rotszyld, Gutmann, którzy żyją w Nicei, Abazyi itd., **wszyscy ci żyją z pieniędzy robotniczych**, ale też i wszyscy pp. chrześciańsko-socyalni, którzy zajmują wysokie stanowiska i pobierają od państwa sześć, siedm i ośm tysięcy rocznie, ci również żyją z pieniędzy robotniczych“.... „Powiedziano tutaj, że kolejarze musieli płacić do organizacyi 45 ct. miesięcznie i że temi pieniądzmi strasznie się rządzono. Za te 45 ct. założono po pierwsze pismo zawodowe. Nadto udzielano bezpłatnej porady prawnej i użyczano wsparć. 45 ct. miesięcznie za to, co dawano, to jeszcze nie taka straszna suma. Poseł Axmann cieszy się naturalnie, że socyalno-demokratyczną organizacyę kolejarzy rozwiązano, ponieważ ma nadzieję założyć obecnie chrześciańsko-socyalną. Ale pan się zawcześnie radujesz. Jestem przekonany, że kolejarze nie pójdą panu na lep, ponieważ wiedzą bardzo dobrze, że idąc z chrześciańsko-socyalnymi, znajdują się na bezdrożu“. (Protesty i niepokoje chrześc.-soc.). Dalej mowca zwraca się przeciwko zarzutowi, czynionemu socyalnym demokratom przez posła Kreka, jakoby niszczyli religię, i wykazuje jego nicość. Wreszcie kończąc oświadcza, że obowiązkiem kazdego jest głosować za nagłością, aby w ten sposób stanąć w obronie zasadniczych ustaw przeciwko rządowi. (Oklaski i brawa u soc. dem.).

Następnie dyskusyę zamknięto i przystąpiono do głosowania nad nagłością wniosku.

Dep. Schrammel wnosi, aby głosowanie było imienne. Wniosek znajduje dostateczne poparcie, a przy głosowaniu odrzucono nagłość 179 głosami przeciwko 134. Wniosek będzie przeto traktowany regulaminowo.

PRZEGLĄD.

Rząd wobec usiłowań kolejarzy założenia nowej organizacyi zachowuje się naturalnie wrogo. Mybyśmy nic przeciwko temu nie mieli: dopóki ten rząd reprezentują pp. Badeni i Guttenberg, nieprzyjaźń jego jest dla nas zaszczytem.

Ale też my nie przyjaźni żądamy od tych ludzi, a tylko chcemy, aby, jako urzędnicy państwowi, zachowywali się wobec nas tak samo, jak wobec innych obywateli państwa. Żądamy, aby trzymali się przedewszystkiem ustaw, które ich najbardziej obowiązują. Tymczasem zakaz wysłanych niedawno statutów „Związku austryackiej służby kolejowej i innej komunikacyjnej“ i „Stowarzyszenia zawodowego, kształcącego i prawnoopiekuńczego austr. służby kolejowej“ — świadczy o tem, że ministerstwo chce stanowczo wyjąć z pod praw zawód kolejowy, stworzyć dla niego stan wyjątkowy.

Zakaz ów opiera się na tem, że obie te organizacye mają na celu tylko „odnowienie rozwiązanej organizacyi służby kolejowej“. P. Badeni więc, wskutek swojej genialnej domyślności, uważał za odpowiednie odrzucić podane statuty, nie zważając na to, że jego powody odrzucenia sprzeciwiają się najpierwszym zasadom prawa austryackiego. Bo oto najwyższy trybunał państwa wydał w tej sprawie dwa orzeczenia, a oba jak gdyby umyślnie zadają stanowczy cios badeniowskim motywom. Jedno pochodzi z r. 1873 i powiada, że nie można zakazać założenia stowarzyszenia na tej podstawie, że ono może być dalszym ciągiem już przez władze rozwiązanego. Drugie, z r. 1877, oświadcza, że sama obawa, iż mające powstać stowarzyszenie może być dla państwa niebezpiecznem, nie wystarcza również do odrzucenia statutów. A hr. Badeni na tych dwóch podstawach właśnie, uznanych tu za prawnie wręcz niemożliwe, opiera swój zakaz!

Ten sam trybunał państwa będzie wkrótce sądził oba zakazy i będzie zmuszony orzec, że są bezpodstawne i bezprawne. Zobaczymy, czy ta instytucya, mająca być przybytkiem najwyższej sprawiedliwości państwowej, ośmieli się zmienić swoje zdanie dla hr. Badeniego. Opierając się na ustawach i tylko na ustawach, najwyższy trybunał będzie musiał wydać wyrok potępiający p. prezydenta ministrów i jego politykę wobec kolejarzy.

Imienne głosowanie nad nagłym wnioskiem Verkaufa wykazało dobitnie, jak politycy burżuazyjni ulegają prędko i łatwo korupcyi, jak szybko zmieniają przekonania pod wpływem nęcącego stanowiska rządzenia. Jednym z najjaskrawszych przykładów tego podlenia jest dr. Kaizl, Młodoczech, profesor uniwersytetu, który jeszcze niedawno z taką gwałtownością napadał na rząd i piętnował jego nadużycia. Nieszczęściem — dr. Kaizl napisał też naukowe dzieła i w nich złożył swoje przekonania jeszcze z czasów, kiedy... miał rzeczywiście swoje przekonania. W jednem z tych dzieł, zatytułowanem „Czeskie myśli“, znajdujemy bardzo ciekawy ustęp. Zaznaczywszy, że rząd powinien dla dobra klas społecznie słabych wielką wagę przykładać do „instytucyj, które jako wypływ swobody obywatelskiej“ dają tym klasom sposobność wypowiedzieć swoje zdanie w stowarzyszeniach i na zgromadzeniach, powiada dr. Kaizl dosłownie: „Nie możemy tu pominąć sposobności wypowiedzenia przekonania, że postępowanie rządu wobec robotników tchnie nie rzadko duchem, który żadną miarą nie da się pogodzić z wolnością i równością wszystkich obywateli państwa“. Tak pisał prof. Kaizl w r. 1896 — dziś rządowiec Kaizl, kandydat na ministra, myśli inaczej. W sprawie, która właśnie tyczy się swobody obywatelskiej robotników, nie wahał się głosować wbrew wypowiedzianym niedawno przekonaniom, w godnem towarzystwie dwóch wsteczników. Jędrzejowicza i Kalteneggera. Trzeba przyznać, że zmiana zdumiewająco szybka..

Koło polskie radziło niedawno nad stosunkami kolejowemi w Galicyi. Posypały się skargi i żale na zły stan pociągów, na macosze traktowanie kraju pod względem zakładania nowych sieci kolejowych, na uwzględnienie potrzeb i warunków krajowych itd. itd. Okazało się z tego, że pp. posłowie Polacy widzą i rozumieją lekceważenie ich żądań ze strony p. Guttenberga i rządu. Nie było ani jednego posła, któryby nie zgadzał się z temi skargami, tak iż zdawało się, że kompletna rewolucya wybuchła w Kole polskiem przeciwko ministerstwu kolejowemu. Rewolucya w Kole polskiem!... Pamiętamy, że z końcem ubiegłej sesyi było już coś podobnego: rewolucya w szklance wody. Wówczas zakończyła się ona tem, że na posiedzeniu pełnej Izby ci sami posłowie, którzy w Kole napadali na ministra kolei, nie mogli znaleźć dość słów pochwały dla rządów p. Guttenberga. Tym razem koniec był nieco „poważniejszy“: uchwalono wygotować materyał i wręczyć go ministrowi. Podawanie próśb — to ostatni wyraz polityki Koła wobec rządu; nie dziwnego, pp. posłowie z Koła polskiego stracili już dawno prawdziwie męski charakter...

Galicyjskie wybory dostarczą obfitego materyału legitymacyjnej komisyi parlamentarnej, która już rozpoczęła rozpatrywać wniesione protesty. Na 67 wniesionych protestów **40** pochodzi z Galicyi, a odliczywszy 5, skierowanych przeciwko partyom opozycyjnym, pozostaje jeszcze zawsze **35** dowodów zajść wyborczych w Galicyi. Większość parlamentarna, reprezentowana też w większości w komisyi, czuje dobrze przykrą sytuacyę i dlatego rozdała protesty do zreferowania prawie wyłącznie „swoim“ ludziom. Tak członkowie większości podostawiali po kilka mandatów do sprawdzenia, podczas kiedy kilku posłów z opozycyi wyłączono zupełnie. Dziwne przytem zaszły kombinacye: mandaty galicyjskie dostały się członkom Koła polskiego, prawdopodobnie w myśl zasady, że... kruk krukowi oka nie wykole... A kiedy tow. Daszyński, jedyny socyalista, zasiadający w komisyi, zwrócił uwagę, że protesty z Galicyi należałoby dać komuś bezstronnemu, wówczas oświadczono mu, że nie wypada mandatu dawać do zreferowania „nieprzyjacielowi“. Za to kiedy chodziło o protest przeciwko wyborowi tow. Kozakiewicza (bo i przeciwko niemu protest wniesiono), wówczas Daszyński zażądał, aby go dać jemu, jako przyjacielowi, i żądaniu temu musiano uczynić zadość. Zresztą ci sami ludzie, przeciwko którym wniesiono protesty, mają wydawać wyroki w sprawie mandatów innych: Wachnianin będzie sprawdzał wybór Rutowskiego, Wachmanina Merunowicz, Merunowicza Piniński i t. d. Nic dziwnego, że taka komisya z miedzianem czołem uzna za ważne mandaty, zrodzone nawet z krwi wyborców.

Upaństwowienie kolei Lwowsko-Bełzeckiej. Dn. 11 maja obradował parlament nad przedłożeniem rządowem, dotyczącem upaństwowienia kolei Lwów-Bełzec. W motywach, które skłoniły rząd do tego postanowienia, podano, że leży ono w interesie ogólno-państwowym i że wobec tego należy wykonanie jego o ile możności przyspieszyć. Ponieważ jestto jedno z pierwszych „ekonomicznych“ zadań, jakie po załatwieniu nagłych wniosków przypadło do rozwiązania naszemu parlamentowi, ponieważ też stanowi ono początek tej „dobroczynnej“ działalności parlamentarnej, o której tyle rozprawiali nasi mężowie stanu, warto więc przypatrzyć się bliżej, jak wygląda ten interes „ogólno-państwowy“, z którego miało się ono zrodzić. I oto przychodzimy do przekonania, że ten „ogólny“ interes redukuje się w rzeczywistości do bardzo specyalnego interesu kilku bogatych akcyonaryuszy kolejowych. Kiedy bowiem rozważymy stan akcyj owej kolei Lwowsko-Bełzeckiej, przekonamy się, iż stoją one tak nisko, iż mogą obecnie dawać najwyżej $^{1}/_{4}$ lub $^{1}/_{8}$% dywidendy. Państwo zaś, wykupując obecnie tę kolej, ma zapłacić nominalną wartość wszystkich jej akcyj, która wynosi 3,208.400 złr.; rzeczywista zaś wartość tych akcyj, z powodu bardzo niskiego stanu dywidendy, jest o wiele mniejsza, tak iż państwo płaci akcyonaryuszom o przeszło 200.000 złr. za dużo. Robi więc z tych pieniędzy podarunek bogatemu towarzystwu akcyjnemu kolei Lwowsko-Czerniowieckiej, które jest właścicielem linii Lwów-Bełzec. I takie podarunki, ofiarowane bogatym akcyonaryuszom,

którzy n. p. 60.000 płacą radzie administracyjnej, nie mającej nic do czynienia prócz odcinania kuponów (bo z powodu upaństwowienia nie ma ani czem administrować), takie podarunki, powtarzamy, rząd nazywa „interesem ogólno-państwowym“. Izba uchwaliła odesłać ów projekt do komisyi kolejowej; nie było w niej naturalnie ani jednego posła, któryby jasno i stanowczo napiętnował postępowanie rządu, rozdającego kapitalistom podarunki z kieszeni biednego ludu. Posłów socyalistycznych nie dopuszczono do głosu, chcąc w ten sposób uniknąć przykrości, jakichby oni nie szczędzili z pewnością; ale myli się rząd, jeżeli sądzi, że uda mu się ujść przed tem niebezpieczeństwem: znajdzie się sposobność, że jeszcze i w tej sprawie lud głos zabierze...

Węgle jako źródła dochodu kolei północnej. W r. 1886 państwo zawarło z koleją półn. układ, mocą którego przydłużyło termin wykupu do r. 1904 i przytem — podług najgłębszego przekonania ówczesnego rządu — zrobiło „znakomity interes“. Polega on na tem, że państwo ma obecnie prawo kierować taryfą kolei półn., a mianowicie może ją obniżyć, kiedy dochód kolei przekroczy oznaczoną granicę. Nadto również w chwili, kiedy dywidendy będą dawały większy procent, niż oznaczony przy umowie, państwo ma pobierać połowę przewyżki. Ale mimo tak korzystnej na pozór umowy akcyonaryusze kolei półn., (do których należą tacy kapitaliści, jak Rothszyld, Gutman), nie dali się „oszukać“. Kiedy przeglądamy obecnie rachunki kolei półn., widzimy, że wprawdzie dochód kolei od czasu zawarcia umowy wzrósł znacznie, że więc wprawdzie państwo pobiera coraz znaczniejsze sumy, — ale za to w wyższym stosunku wzrósł dochód z węgla, który idzie niepodzielnie do kasy akcyonaryuszy. I tak dziś wynosi on blisko $1\frac{1}{2}$ miliona, kiedy np. w roku 1873, który nazwano powszechnie rokiem rozkwitu gospodarczego, wynosił tylko 400.000. Jestto zatem bardzo pokaźne źródło zysku dla towarzystwa akcyjnego, które — rzecz zrozumiała — odbiło w ten sposób to, co musi oddawać państwu z zysków kolejowych. Że dalej przemyślne towarzystwo zakpiło wprost z tych wszystkich, którzy biadali nad jego losem z powodu „niekorzystnej“ umowy z r. 1886, świadczy o tem i duży przyrost dywidendy, który wynosi 13 złr. (w r. 1886 płaciło towarzystwo $136\frac{1}{4}$ złr. dywid. — w 1896 już $149\frac{1}{4}$.)

Jest więc teraz dla państwa najlepsza sposobność, aby — zupełnie podług umowy — zażądać stanowczo zmniejszenia taryfy dla węgla. Będzie to leżało w interesie całej ludności austryackiej, a przedewszystkiem wiedeńskiej, która, będąc zmuszona pobierać węgiel z kopalń kolei półn., płaci ogromne podatki akcyonaryuszom z powodu wysokich cen przewozowych. Interes całego państwa wymaga również zniżenia taryfy węglowej: trzeba bowiem wiedzieć, że — podług umowy — państwo przy wykupnie kolei będzie musiało płacić za akcye tyle, ile one przynosiły zysku przeciętnie w latach 1896 — 1902. Dlategoto akcyonaryusze kolei półn. starają się teraz jak największy dochód uzyskać, aby później państwo więcej im musiało płacić. Nie trzeba chyba długo dowodzić, że interes państwa i całej ludności austryackiej jest wprost przeciwny. Biedne warstwy ludności — bo te przecież najwięcej potrzebują węgla — mają dość innych ciężarów i podatków, które przygniatają je tak, że już ledwie dyszeć mogą. Byłoby doprawdy zbrodnią wobec tej ludności, ażeby ona jeszcze nadal musiała płacić wysoki podatek prywatnym kapitalistom, spekulującym na podwyższenie dywidendy. W rękach rządu leży te nienormalne stosunki usunąć; posłowie socyalno-demokratyczni wnieśli w tej sprawie interpelacyę, w której całą rzecz dokładnie wyjaśniają i domagają się stanowczo zniżenia taryfy węglowej na kolei półn. Zobaczymy, jak rząd usprawiedliwi swoje dotychczasowe niedbalstwo i co będzie dla parlamentu austryackiego ważniejszem: dobro ludu i państwa, czy zysk kilku żydowskich kapitalistów.

Pod pręgierz.

Kraków. Kilkakrotnie opisywaliśmy już straszną nędzę i nadmierne przeciążenie pracą przesuwaczy wozów kolei północnej. Ludzie ci za 24-godzinną pracę pobierają zaledwie 80 ct dziennie, a po latach kilku lub kilkunastu dochodzi płaca ich najwyżej 90 ct. Do niedawna jeszcze zmieniono na skutek prośby do gen. dyrekcyi czas pracy tym biedakom na 12 godzin — ulgę tę jednak cofnięto, jakby z obawy bankructwa tej kolei. Najohydniejszą praktyką, dokonywaną na „szyberach“ jest, że podczas 24-godzinnej bez przerwy pracy, nie wolno tym ludziom bodaj na chwilę oderwać się od niej celem zjedzenia obiadu; odstąpienie od tego sprowadza na nich dotkliwe kary pieniężne — o czem pisaliśmy już szczegółowiej w poprzednich numerach. Przesuwacze, wskutek kompletnego wyczerpania sił, zmuszeni byli wnieść przez tutejszego naczelnika stacyi podanie do gen. dyrekcyi o przywrócenie 12 godzin pracy; kiedy jednakowoż podanie to spoczywało w biurku naczelnika, robotnicy po pewnym czasie udali się z taką samą prośbą wprost do gen. dyrekcyi, która pomimo przytoczenia obecnych trudnych warunków pracy i płacy, przez usta zastępcy naczelnika, p. Mydlarskiego dała odpowiedź odmowną. P. Mydlarski skorzystał z tego i natrząsa się z szyberów, sekując i prześladując ich na każdym kroku bezustannie. W wyzysku i mordowaniu ludzi stara się Mydlarski przewyższyć zarząd kolei północnej. Szyberzy tutejsi podzieleni są na dwie partye, dla których urządza się dwa razy w tygodniu t. zw. „szkołę“. Partya, obejmująca służbę, odbywa szkołę o godz. 7 rano, co się jednak nigdy nie dzieje, gdyż Mydlarski przychodzi do szkoły zazwyczaj o godz. 8 na to tylko, aby szyberom opowiadać różne plotki kolejowe, lub gadać im głupie morały. Przez cały ten czas partya, będąca z poprzedniego jeszcze dnia w służbie, wyczekuje na placu, szybuje i zamiast 24 godzin, pełni służbę przez 26 godzin. W ten sposób p. Mydlarski kradnie tym ludziom czas, przeznaczony na spoczynek. Nie wiadomo, czy to ma być dowcip tego pana, czy bezczelność nieludzka?....

Rzeszów. Nie upłynęło dużo czasu, a już nowym kwiatkiem leczniczym wsławił się tutejszy lekarz kolejowy, dr. Fiałkowski. Oto zaprzeszłego miesiąca jeden z tutejszych kolejarzy, któremu dziecko zachorowało na oczy, udawszy się do wspomnianego lekarza o pomoc, takową otrzymał z tak dobrym skutkiem, że omal dziecko oka nie pozbyło. Przyszedłszy pierwszym razem przepisuje proszki, drugi raz to samo każe powtarzać, mimo że środek ten okazuje się nieodpowiednim, następnie trzeci raz już nawet przyjść nie jest łaskaw, lecz każe do siebie dziecko przynieść. Doprowadzony do ostateczności udaje się ojciec do prywatnego lekarza, p. Z., który po zbadaniu choroby oświadcza, że wcześniej trzeba było żądać pomocy lekarskiej, a otrzymawszy wyjaśnienie, że lekarz Fiałkowski już chorobę badał i przepisał proszki, które p. Z. zobaczywszy powiada: „Idź pan wysypać mu w twarz takie lekarstwo, bo tem zgubiłby dziecku oko“.

Jest więc widoczny dowód, jak sobie lekarze niektórzy, a szczególniej kolejowi, do których i p. Fiałkowski należy, lekceważą zdrowie i życie nasze i naszych rodzin, aby tylko zadosyć uczynić sławnej oszczędności sztachańskiej.

Przemyśl. Nie pomogły zatem skandale i wstrętne sceny, jakie się przed kilku zaledwie miesiącami odbyły na tutejszym dworcu. W dniu 10 b. m. ten sam Traczewski, znany z bójek i awantur, uderzył w twarz szybera Łozę naprzód przy pociągu nr 16, a później po raz drugi w kancelaryi. Uderzenie musiało być dotkliwe, kiedy lekarz uznał szybera natychmiast chorym. Czy wobec tak łotrowskiego postępku urzędnika Traczewskiego dyrekcya zachowa dziwną pobłażliwość — czy może zechce zaczekać jeszcze, aż kiedyś Traczewski, wpadłszy we wściekłość, „utnie“ samego dyrektora? .. Bo i do tego przyjść może.

Stanisławów. (Heinrichowska gospodarka). Strawny żołądek kacyka powoli burzyć się zaczyna, czego dowodem są słowa przy każdej nadarzonej sposobności z wściekłością w twarz podwładnym rzucane: „piszcie teraz na swych wrogów“. Kacyk, pieniąc się z wściekłości, a nie mogąc inaczej, chce choć temi słowy pokryć swą zgryzotę, z której sobie, jak i z słów jego kpimy. Na dowód podajemy znowu obrazek wyzysku oszczędnościowego, który sam kacyk toleruje. Od dłuższego czasu przesyła się tu u nas w Stanisławowie codziennie 3 konduktorów „regie“ pociągiem ciężarowym Nr. 387 do Kołomyi, którzy tamże są używani od godziny przyjazdu t. j. 11·39 minut przed południem, coś do 11 w nocy, jako szyberzy, poczem po przybyciu innych t. j. „Zugsführera“ i „sygnalmana“ odbierają pociąg ztamtąd zaprowadzony Nr. 374. Ludzie ci, po uciążliwej, blisko 12-godzinnej pracy szybowania, muszą być zdolni jeszcze przez kilkanaście godzin do szybowania po stacyach i obsługiwania bremz. System ten powstał wskutek ściągnięcia kilku konduktorów z kołomyjskich „lokalek“, których zastąpiono tamtejszymi szyberami, zaś tych ostatnich stanisławowskimi konduktorami! W ostatnim czasie Heinrich chwycił się tej maksymy, by tylko służbę jak najbardziej obciążać, zrabować jej czas, w którymby coś przeczytać lub napisać mogła. Że tak jest, dowodem tego znów obrazek z życia szyberów tutejszych, których znienawidzony Heinrich w porozumieniu z przechrztą dwu urzędów (magazynu frachtowego i stacyi) naczelnikiem Arnoldem do minimum zredukować postanowił i plan wykonania przechrzcie powierzył, do czego tenże z iście wrodzoną żyłką się zabrał i w następujący sposób go wykonywuje. Oświadcza pewnym, nie dobrze widzianym ludziom, że ich do magazynu przenosi, by potem w tej samej godzinie znowu im oznajmić, że z powodu braku miejsca w magazynie całkiem ich wydala. Tak zatem postępują kacyk mistrz i przechrzta jego uczeń! Świetnie zatem żądzą na spółkę. Szczególniej Arnold, który objął w obecnym czasie całkowicie rządy z rąk Heinricha, gdyż biedaczysko rzadko w kancelaryi swej przebywa, ponieważ jest obecnie przy uzupełniającej budowie swej kamieniczki zajęty. Wobec tego zapytać się godzi, czy Heinrich ma urlop, czy też w godzinach służbowych tem się zajmuje i czy dyrekcya wie o tem?! Dziwnie to bowiem wygląda, że każdy niższy urzędnik — a tem bardziej sługa — obowiązku swego dla swej prywatnej korzyści opuścić nie śmie pod karą, podczas gdy kacyk całemi dniami obok swej kamieniczki się szwenda i kary na siebie nie ściąga — przynajmniej jeżeli już nie wedle przepisu służbowego za zaniedbywanie służby, to dla przykładu — karę wymierzyćby mu należało. Wobec tego przychodzimy do przekonania, że takim kacykom, przechrztom etc. wszystko, nawet upić się w godzinach służbowych wolno, podczas gdy biednemu niewolnikowi kolejowemu do umierającej żony lub dziecka bez urlopu ze stanowiska służbowego oddalić się surowo wzbronione. Czy pragmatyka służbowa i jej paragrafy tylko dla niewolników są obowiązujące i czy w ogóle istnieje paragraf, któryby coś podobnego kacykom i przechrztom dozwalał, lub ich z pod władzy przepisów wykluczał — raczy nam dyrekcya odpowiedzieć!!

KRONIKA.

Dziwne rzeczy dzieją się na pocztach od niejakiego czasu. Prenumeratorowie nasi zasypują nas formalnie reklamacyami, a zdarza się często, że wysyłamy jeden i ten sam numer po trzy razy — wszystko to jednak nadaremnie. Oświadczamy zatem naszym abonentom, że pismo nasze wysyłamy najregularniej każdemu; ktoby zaś numeru na czas nie odebrał, niech reklamuje wprost do urzędu pocztowego. Ponieważ mamy tu do czynienia z najzwyklejszą kradzieżą, dlatego prosimy naszych odbiorców, aby, po dokładnem zbadaniu sprawy na miejscu, nas o wszystkiem powiadomili, a my już sami poczynimy odpowiednie środki celem usunięcia nadużyć. Spory pakiet reklamacyj doręczymy równocześnie dyrekcyi poczt, aby jej dać sposobność przeprowadzenia śledztwa — nie chcemy bowiem przypuszczać, by w tej sprawie pojawił się jakiś okólnik, uważający nas za wyjętych z pod prawa...

Z powodu wyborów do kasy chorych kolei północnej, które odbędą się dnia 21 bm., zebrała się na podstawie § 2 ustawy o zgromadzeniach w lokalu redakcyi „Kuryera Kolejowego“ znaczna liczba robotników i służby kolei północnej. Wprost ohydne stosunki, panujące w tej kasie, dały powód tow. Wernbacherowi do wygłoszenia referatu. Aby kres położyć obecnej gospodarce, trzeba wybierać ludzi, oddanych sprawie robotniczej i dlatego poleca mówca kandydatów, wybranych jeszcze w styczniu przez rozwiązane stow. kolejowe. Listę tych kandydatów zamieszczamy na końcu dzisiejszego numeru. W końcu omawiano obszernie mającą się wysłać petycyę zbiorową w sprawie całego szeregu żądań robotników i służby kolei północnej, która ma dowieść, że wbrew rozbiciu organizacyi przez rząd, służba kolei północnej stoi i nadal silna i zjednoczona.

Wskutek odwołania się naszego w sprawie o § 22 ust. pras., który ma stanowić o nietykalności krakowskiego prokuratora, odbyła się onegdaj rozprawa apelacyjna. Trybunał, po rozpatrzeniu sprawy, zatwierdził wyrok pierwszej instancyi, mocą którego tow. Tokarz skazany został na karę 10 złr., ewentualnie 2 dni aresztu. Oskarżonego bronił adwokat dr. Gross.

Naczelnik z Zagórzan, p. Szydłowski, o którego gospodarce pisaliśmy w dwóch poprzednich numerach, nadesłał nam długie pismo, podpisane przez personal stacyjny. Pismo to nazywa p. naczelnik (lub jego pomocnik) „odpowiedzią niepowołanemu obrońcy“ i dziwi się, „kto to śmie bawić się w krytykę przełożonych i występować w obronie uciśnionych robotników“. Jedynym „powołanym“ obrońcą ma być sam p. Szydłowski, któremu robotnicy pracowali w ogrodzie „z własnej ochoty“ i „w wolnym od pracy kolejowej czasie“. Obok chęci dowiedzenia się, kto mógł być tak niegrzecznym i popsuć dobre interesa p. naczelnikowi, nic w tej „odpowiedzi“ więcej niema. — Drugie pismo zaś nadesłał portyer tamtejszy p. A. Podgórski, w którem nas zapewnia, że ma „głos czysty“ i gospodarzem nie jest. I na tem koniec.

Nie mamy wcale ochoty polemizować z „odpowiedzią“, która ma służyć p. naczelnikowi dla obrony przed dyrekcyą, to jednakowoż zaznaczamy stanowczo i wyraźnie, że z tego, cośmy napisali, nic opuścić nie możemy i że wszystko, od początku do końca, jest prawdą. Jeśli nie w smak p. naczelniku, pozostaje droga sądowa. Na dowód, że nasze informacye są dobre, przytaczamy: 1) krowa natychmiast po naszem ogłoszeniu została sprzedana, 2) robotnik, pełniący funkcye pastucha i ogrodniczy, pracują obecnie w magazynie i są nadzwyczaj z tego zadowoleni, 3) prawie wszystkich zmuszano do podpisywania „odpowiedzi“ a jednego z nich nawet bez jego wiedzy podpisano — jedynym zaś niezadowolonym jest pastuch, bo pracować musi w magazynie, od którego odwykł zupełnie.

Tyle odpowiedzi z naszej strony na „odpowiedź“ p. Szydłowskiego, o którym zapewne pisać nieraz nam jeszcze wypadnie.

W Samborze odbywała się przez kilka dni (od 8 maja) rozprawa sądowa przeciwko kilkunastu robotnikom kolejowym za rzekome zaburzenia wyborcze, wywołane przez nich podczas prawyborów. Rzecz poszła o to, że za aresztowanym robotnikiem ujęła się deputacya, wysłana do p. starosty; p. starosta przyjął ją po grubiańsku, a kiedy znajdujący się pod starostwem robotnicy domagali się uwolnienia uwięzionego, wówczas kazał niektórych aresztować. Oskarżenie opierało się na zeznaniach drogomistrza powiatowego, który z wszelką pewnością wskazywał po imieniu robotników kolejowych, twierdząc, że słyszał, jak jeden wzywał do rzezi, drugi do oporu itd. Rozprawa wykazała kilka ciekawych szczegółów: i tak okazało się, że starosta wyzywał robotników ostatniemi słowy, grożąc im strzelaniem, że dalej jego zeznania, złożone pod przysięgą, były w sprzeczności z zeznaniami żandarmów, również pod przysięgą złożonemi... Najcharakterystyczniejsze były zeznania drogomistrza: widocznem było, że temu słudze rady powiatowej chodziło o to, aby oskarżonych zasądzono. Niestety w zeznaniach wpadał tak widocznie w sprzeczność, wikłał się tak bardzo często, że prokurator wniósł przeciwko niemu oskarżenie o oszustwo, a trybunał zasądził go na 5-miesięczny ciężkiego więzienia. Potem prokurator odstąpił od oskarżenia kilku podsądnych, wskutek tego ci zostali uwolnieni. Z innych oskarżonych skazani zostali: Merklinger i Husak po 6 tygodni więzienia, Stremer 2 tygodnie, Maryniak, Dragiewicz, Hryń Deńkiewicz i Barabasz po 7 dni aresztu, Hołowczyński i Józef Dankiewicz po 3 dni aresztu.

Moskiewskie ministerstwo komunikacyi wydało okólnik do wszystkich warsztatów kolejowych, by w każdą sobotę pracę w warsztatach już o drugiej godzinie popołudniu kończono. Ponieważ w niedzielę w warsztatach niema żadnej roboty, robotnicy moskiewscy ostatniem rozporządzeniem doznali wielkiej ulgi. Nadto skrócono czas służby wszystkim telegrafistom do godzin 12, a gdzie ruch jest bardziej ożywiony, do godzin ośm dziennie. Ośmiogodzinny czas pracy przyznano również strażnikom kolejowym. Telegrafiści kolejowi pełnili dotąd służbę w Rosyi przez godzin 24. Do niedawna — bo do r. 1893 — w urzędowaniu kolejowem na szlaku Wiedeń-Warszawa, używano języka polskiego, a w niedziele i święta nikt tu nie widział pociągu ciężarowego.

Minister Guttenberg mógłby wziąć dobry przykład od swego barbarzyńskiego sąsiada.

Wyższa szkoła kolejowa niebawem powstanie w Petersburgu celem zawodowego wykształcenia urzędników w gałęzi taryf, kontroli i statystyki. Kilkakrotnie już zaznaczono u nas dobitnie potrzebę szkół fachowych celem zawodowego wykształcenia kolejarzy, ale było to rzucaniem grochu o ścianę. Dziś Austryę zawstydza Rosya, ta Rosya barbarzyńska i kozacka. W najpodrzędniejszem rzemiośle żąda się od kandydata na majstra fachowego uzdolnienia i majstersztyku przed wyzwolinami. Przy kolei inaczej! Tutaj dają kandydatowi pragmatykę — i basta.

Komunikaty.

Z powodu zbliżających się wyborów do kasy chorych c. k. kolei półn. ces. Ferdynanda, poleca komitet wyborczy w odezwie do członków kasy następujących kandydatów:

Wydziałowi: Karol Meizel, kowal, Floridsdorf. Maciej Haas, ślusarz, Floridsdorf. Amadeo Salvatori, dozorca partyi, Wiedeń. Antoni Artbauer, podurzędnik, Wiedeń. Jan Gocz, pakier, Wiedeń.

Zastępcy: Gustaw Scholc, tokarz, Floridsdorf. Karol Tautsin, lakiernik, Floridsdorf. Marcin Walaszek, zarząd linii, Wiedeń. Gabryel Eibuschitz, nadz. mag., Wiedeń. Jan Gaberitz, szyber, Floridsdorf.

Jesteśmy przekonani, że towarzysze pójdą za wezwaniem komitetu i oddadzą głosy wszystkim tym kandydatom, aby w ten sposób raz wreszcie zaprowadzić w kasie ład i porządek.

Druk A. Słomskiego w Krakowie. Wyd… …wiedzialny redaktor: Tomasz Tr…